

1970 beginnenden Autobahnbau einzuleiten. Unsere Studien und Erkundungen müssen gewährleisten, daß bei der Präzisierung der Linienführung nur solche Trassen ausgewählt und festgelegt werden, die in geringstem Maße hochwertige landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch nehmen. Gleichzeitig müssen die künftigen Autobahnen einen höchstmöglichen volkswirtschaftlichen Effekt hinsichtlich der Verkehrserschließung des Territoriums und der Verkürzung der Reisezeiten um etwa 30 bis 40 Prozent, bezogen auf das gegenwärtige Niveau, sichern.

Zur rationellen Verwirklichung dieses Programms erscheint es zweckmäßig, durch Umprofilierung vorhandener Kapazitäten ein mit modernster Technik ausgerüstetes spezialisiertes Kombinat für den Autobahnbau zu entwickeln, das industriemäßig vom Ministerium für Bauwesen geleitet werden muß. Ein weiteres strukturbestimmendes Merkmal der prognostischen Entwicklung des Reiseverkehrs ist die Verbesserung des Berufsmassenverkehrs in den Ballungsgebieten. Zur Verwirklichung der uns gestellten Aufgabe bei der Schaffung attraktiver Personennahverkehrssysteme und der Organisierung von Stadtschnellverkehren in den wichtigsten Bezirkszentren wird es volkswirtschaftlich rationell sein, vorrangig dazu vorhandene Anlagen der Eisenbahn zu nutzen und dazu neue komplexe Technologien für das gesamte Nahverkehrssystem zu entwickeln. Die Durchsetzung des ökonomischen Systems des Sozialismus erfordert vom Gütertransport, daß die Bewegung der Güter vom Ort der Produktion bis zum Ort des Verbrauches maximal beschleunigt wird. Entscheidenden Einfluß darauf nimmt die Beseitigung zeitaufwendiger und schwerer körperlicher Arbeiten, besonders bei den Umschlagsprozessen. Mit der vollständigen Mechanisierung des Schüttgutumschlages, das sind zwei Drittel der Gütermenge, und der Zusammenfassung der stückigen Güter zu Ladeeinheiten — in Behältern, auf Paletten — können die manuellen Umschlagsprozesse und die damit verbundene schwere körperliche Arbeit bis 1980 im wesentlichen beseitigt werden. Das Profil des Güterverkehrs wird weiterhin bestimmt werden durch eine weitestgehend den Wünschen der Verkehrskunden angepaßte kommerzielle Arbeit, ein zeit- und bedarfsgerechtes Angebot der Leistungen sowie einen umfassenden Kundendienst durch den Ausbau der Spedition und des Netzes der Gütertaxis sowie andere Maßnahmen. Bei der Realisierung der durchgängigen Rationalisierung der Eisenbahn als der Hauptaufgabe des Verkehrswesens in den nächsten Jahren gilt es besonders, die Forderungen des Gesetzes der Ökonomie der Zeit auf die Durchführung des Traktionswandels anzuwen-